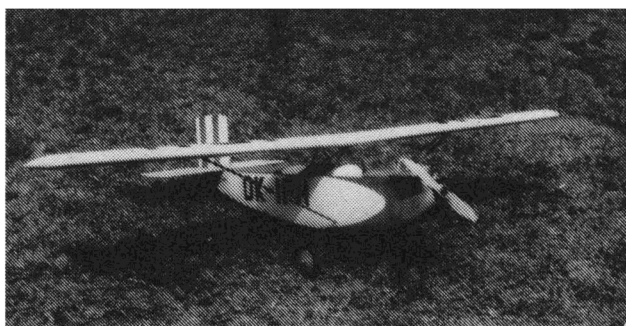




RC polomaketa Letov Š-39

Předválečný československý letoun Letov Š-39 nevyniká krásou ani není omezen slávou sportovních úspěchů či rekordů. Přesto mu patří pevné místo v historii našeho létání — byl standardním školním letounem v aeroklubech někdejší Masarykovy letecké ligy a naučilo se na něm létat mnoho pilotů. Svými jednoduchými tvary a hromadným uspořádáním je i vhodnou a vděčnou předlohou pro modelářské zpracování.

Model se jednoduchou konstrukcí i snadnou pilotáží neliší od běžných školních modelů (Adam, QE-15). Tvarově odpovídá předloze, je však poněkud zjednodušen — chybějí sloty, vzpěry, VOP, nádrže motoru. Pokud by někdo chtěl model těmito doplňky obohatit, najde podklady v Modeláři 9/1962, případně v knize V. Němečka Československá letadla 1.

Model je zhotoven převážně z balsy. Všechny rozměry jsou uvedeny v milimetrech, směr let dřeva je vyznačen šipkami. Celý model je lepen Kanagomem, pevnostní spoje epoxidem.

Trup jednoduché skříňové konstrukce tvoří překližkové přepážky a bočnice z balsy tl. 3, zesílené v přední části balsou tl. 2, přilepenou diagonálně. V rozích je skříň vyztužena balsovými lištami o průřezu 5x5. Spodní stěna trupu je polepena balsou tl. 3 s léty dřeva napříč. V prostorech mezi přepážkami 2, 3 a 3, 4 jsou odnímatelná víka, zajišťující prostor pro RC vybavení. Oblá vrchní část trupu a kryt prostoru nádrže jsou slepeny ze zbytků balsy a obroušeny do tvaru podle výkresu. V místě pilotních prostorů je trup kryt překližkou tl. 0,8. Motorové lože je vyříznuto z bukového prkénka tl. 12. Kapota motoru je zhotovena laminováním na pozitivní polystyrenové jádro. K přepážkám 3 a 4 přivážíme rožnou ruti a přilepíme epoxidem přední a zadní kožík baldachýnu z ocelové struny o průměru 3. K přepážce 3 je přišroubováno kování pro vzpěry z duralu tl. 1,5. K oběma kožíkům baldachýnu jsou připájeny háčky se závity M2, ohnuté z drátu do kola, a rovněž podložky (viz detail upevnění křídla, na němž nejsou pro názornost zakresleny nyply). V místě přepážek 2 a 3 jsou vespod zalepeny zkrácené podvozkové hranoly Modela, v jejichž drážkách je uchycen podvozek.

Křídlo s profilem NACA 2415 tvoří centroplán a obě poloviny křídla savené zvlášť. Hlavní nosník z borovicových lišt o průřezu 3x8 a složin z balsy tl. 3 tvoří s tuhým potahem náběžné části křídla torzní skříň. Balsová žebra tl. 3 jsou po obvodu páskována. Konečové obloučky jsou vybroušeny z balsových hranolů. Centroplán tvoří dvě překližková žebra, překližková spojka obou polovin křídla z bukové hranoly s otvory pro upevnění křídla. Celek je polepen balsou tl. 2. Spojka je epoxidem zalepena mezi pásnicí. Montáž křídla uskutečneme ještě před přilepením tuhého potahu jeho střední části. Kování pro uchycení vzpěr z duralu tl. 1,5 je přišroubováno k překližkové desce tl. 3, vlepené mezi lišty nosníku.

Vzpěry zhotovíme ze svářecího drátu o průměru 2. Na spodním konci vyřízneme závity M2 pro vidličky Modela, kterými vzpěry připojíme ke kování na trupu. Místo polyamidových čepů však použijeme šrouby M2. Ke vzpěrám přilepíme epoxidem balsové lišty a opracujeme je do kapkovitého profilu. Ocasní plochy jsou z balsových prkének tl. 5. Kýlovka má osazení zapadající do výřezu ve stabilizátoru a celek je natupo přilepen k trupu. Kormidla jsou připevněna otočnými závěsy Modela.

Podvozek z ocelové struny o průměru 3 je spájen ze dvou dílů — hlavní a pomocné vzpěry. Ostruha ze struny o průměru 1,5 je přivázána a přilepena epoxidem k desce z překližky tl. 2, vlepené mezi rohové lišty trupu. Prototyp modelu byl opatřen maketovými koly o průměru 80. Skutečné letouny však létaly také s nízkotlakými koly — můžeme tedy použít běžná kola o průměru 50.

Potah a povrchová úprava. Celý model je potažen kvalitním vláknitým papírem, nastříkán nitrokombinačními emaily a vrchním lakem proti působení zbytků paliva. Prototyp měl základní barvu krémovou s jasně červenými doplňky. Imatrikulace (na křídle shora i zdola) je černá, kryt motoru má barvu duralového plechu. Většina skutečných letounů byla nastříkána světle zelenou barvou a opatřena bílými imatrikulačními značkami. Přehled přidělených imatrikulací je v již zmíněné knize V. Němečka, barevné schéma je i v knize Letadla čs. pilotů.

Motor je vhodný jakýkoli (i starší) o zdvihovém objemu 3,5 až 4 cm³. V prototypu byl motor OS Max .20 s vrtulí 220/100. Plastická nádrž Modela o objemu 100 cm³ je umístěna pod odnímatelným krytem přední části trupu. Samozřejmě součástí palivové instalace by měl být čistič paliva.

RC vybavení musí umožňovat ovládání směrovky, výškovky a pokud možno i motoru. Zdroj pro letový systém je umístěn poněkud neobvykle — pod servy, od nichž je oddělen vyjímatelnou přepážkou. Toto umístění bylo nutné pro dodržení polohy těžiště.

Létání s modelem je příjemné, díky použití tému profilu zvládne Š-39 s dobrým motorem i většinu základních akrobatických obrátů. Zvýšenou pozornost vyžaduje pouze start, což je u modelů s dvukolovým podvozkem běžné.

M. Květoň, LMK Praha 1